

10/528013

523,013

Rec'd PCT/PTO 01 FEB 2005

(12)特許協力条約に基づいて公開された国際出願

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局(43) 国際公開日
2004年3月4日 (04.03.2004)

PCT

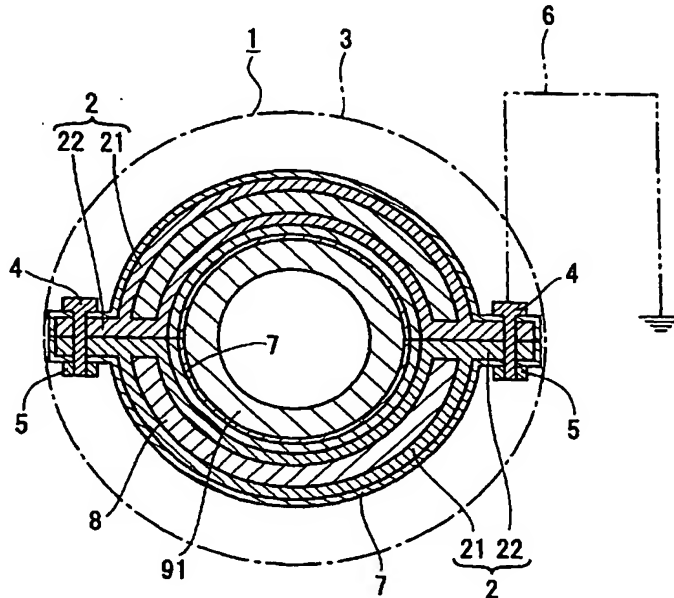
(10) 国際公開番号
WO 2004/018938 A1

- (51) 国際特許分類: F23K 5/08, F02M 27/04 (74) 代理人: 杉本 勝徳 (SUGIMOTO, Katsunori); 〒543-0051 大阪府 大阪市天王寺区 四天王寺 1 丁目 14 番 22 号 日進ビル Osaka (JP).
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2003/009715
- (22) 国際出願日: 2003年7月30日 (30.07.2003) (81) 指定国 (国内): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.
- (25) 国際出願の言語: 日本語
- (26) 国際公開の言語: 日本語
- (30) 優先権データ: 特願2002-224887 2002年8月1日 (01.08.2002) JP
- (71) 出願人 および
- (72) 発明者: 橋本 賢一 (HASHIMOTO, Kenichi) [JP/JP]; 〒559-0033 大阪府 大阪市 住之江区 南港 中 5-5-3 1-9 10 Osaka (JP). 中川 裕文 (NAKAGAWA, Hirofumi) [JP/JP]; 〒573-0075 大阪府 枚方市 東香里 3-3 1-2 8 Osaka (JP). (84) 指定国 (広域): ARIPO 特許 (GH, GM, KE, LS, MW, MZ, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア特許 (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ヨーロッパ特許 (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR),

[続葉有]

(54) Title: APPARATUS FOR ENHANCING COMBUSTION EFFICIENCY OF LIQUID FUEL

(54) 発明の名称: 液体燃料の高燃焼効率化装置



(57) Abstract: An apparatus for enhancing combustion efficiency of liquid fuel, the apparatus requiring substantially no maintenance cost, enhancing combustion efficiency of liquid fuel in an engine portion, reducing as much as possible unburned substances, and preventing nitrogen oxide from being produced. In the apparatus, at least tourmaline particles are filled in a hollow member formed of an electrically conductive material with the particles electrically connected to the hollow member. The hollow member is installed in a fuel tank for liquid fuel and in at least part of a fuel flow passage from the tank to a combustion device for the liquid fuel.

[続葉有]

WO 2004/018938 A1



OAPI 特許 (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

2 文字コード及び他の略語については、定期発行される各 PCT ガゼットの巻頭に掲載されている「コードと略語のガイダンスノート」を参照。

添付公開書類:

— 国際調査報告書

(57) 要約: 維持コストがほとんど不要で、エンジン部分での液体燃料の燃焼効率を高め、できるだけ未燃物を低減するとともに、窒素酸化物の発生も抑えることができる液体燃料の高燃焼効率化装置を提供するために、導電性材料からなる中空部材中に、少なくとも電気石粒子が、中空部材に電気的に接続された状態で充填されていて、液体燃料のタンクおよびこのタンクから液体燃料の燃焼装置に至る燃料流路の少なくとも一部に装着される構成にした。

明細書

液体燃料の高燃焼効率化装置

技術分野

本発明は、液体燃料の高燃焼効率化装置に関する。

5

背景技術

自動車の排ガス中には、環境汚染物質であるCO（一酸化炭素）、HC（ヒドロカーボン）等の未燃物やNO_x（窒素酸化物）等が含まれている。

そこで、自動車は、特開平7-174017号公報に開示されているように、CO、HC等の未燃物やNO_xを除去する触媒が、排ガス経路中に設けられ、CO、HC等の未燃物やNO_xが大気中に排出されないようになっている。

しかしながら、触媒は、長期間の使用により劣化してCO、HC等の未燃物やNO_xの除去効率が低下する。したがって、CO、HC等の未燃物やNO_xが安定して除去できない。また、劣化した触媒を定期的に交換しなければならず、維持コストがかかるという問題がある。

15

発明の開示

本発明は、上記事情に鑑みて、維持コストがほとんど不要で、エンジン部分での液体燃料の燃焼効率を高め、できるだけ未燃物を低減するとともに、窒素酸化物の発生も抑えることができる液体燃料の高燃焼効率化装置を提供することを目的としている。

20

上記目的を達成するために、本発明にかかる液体燃料の高燃焼効率化装置（以下、「高燃焼効率化装置」と記す）は、導電性材料からなる中空部材中に、少なくとも電気石粒子が、中空部材に電氣的に接続された状態で充填されていることを特徴としている。

25

また、本発明の高燃焼効率化装置は、液体燃料の燃料タンクおよびこの燃料タンクから液体燃料の燃焼装置に至る燃料流路の少なくとも一部に装着可能に形成されている構成、燃料パイプの周囲を囲繞可能に形成されている構成、燃料タンクの内壁面に吸着する吸着手段を備えていること、装置本体と、この装置本体を燃料タンク内の燃料に浮遊状態にさせるフロートとを備えている構成、中空部材の表面が遠赤外線発生物質で被覆されている構成とすることができる。

本発明において、中空部材となる導電性物質としては、特に限定されないが、アルミニウム等のできるだけ電気伝導度が高く、軽量なものが好ましい。

さらに、燃料パイプの周囲を囲繞可能に形成した場合、最外層に遠赤外線反射層が設けられていることが好ましい。

5 また、上記遠赤外線発生物質としては、硬質アルマイトが好ましい。

さらに、本発明の高燃焼効率化装置は、中空部材が接地された状態で装着されることが好ましい。

電気石とは、片方にプラス電極、もう片方にマイナス電極を自然に発生させる性質を持っている結晶体のことであって、鉄電気石 ($\text{NaFe}_3\text{Al}_6(\text{BO}_3)_3\text{Si}_6\text{O}_{18}(\text{OH})_4$)、苦土電気石 ($\text{NaMg}_3\text{Al}_6(\text{BO}_3)_3\text{Si}_6\text{O}_{18}(\text{OH})_4$)、リチア電気石 ($\text{Na}(\text{Li},\text{Al})_3\text{Al}_6(\text{BO}_3)_3\text{Si}_6\text{O}_{18}(\text{OH})_4$)、リディコート電気石 ($\text{Ca}(\text{Li},\text{Al})_3\text{Al}_6(\text{BO}_3)_3\text{Si}_6\text{O}_{18}(\text{O},\text{OH},\text{F})_4$)、灰電気石 ($((\text{Ca},\text{Na})(\text{Mg},\text{Fe})_3\text{Al}_5\text{Mg}(\text{BO}_3)_3\text{Si}_6\text{O}_{18}(\text{OH},\text{F})_4$)などが挙げられる。

電気石粒子は、単独で用いられても構わないが、たとえば、カーボングラファイト粒子を含む導電性溶液または導電性ゲル中に分散混合された状態で用いられることが好ましい。

導電性溶液または導電性ゲルとしては、中空部材に対して腐食性がなく、導電性に優れていれば特に限定されない。また、分散液としては、シリコンオイル、マシーン油等でも構わない。

また、溶液中には、界面活性剤等の分散剤を添加するようにしても構わない。

20 界面活性剤としては、電気石粒子を均一に分散できれば特に限定されないが、ノニオン系のものが好ましい。

電気石粒子とカーボングラファイト粒子の粒径は、特に限定されないが、 10μ 以下が好ましく 5μ 以下がより好ましい。

電気石粒子とカーボングラファイト粒子の配合割合は、特に限定されないが、

25 $100:1\sim20:1$ 程度が好ましい。

遠赤外線発生物質としては、特に限定されないが、たとえば、硬質アルマイト等のセラミックが主に用いられる。

遠赤外線反射層は、中空部材の表面側に一体に設けられていても構わないが、通常、中空部材と別体になった遠赤外線反射シートで中空部材の外側を囲繞する

ように設けられる。

遠赤外線反射シートとしては、遠赤外線が反射できれば、特に限定されないが、アルミニウム箔等の金属箔や、ポリエチレンテレフタレートに錫ドープ酸化インジウム超微粉末を含有させた樹脂組成物シート（三菱マテリアル社製 エコシェ

5 ード）等が挙げられる。

上記吸着手段としては、特に限定されないが、たとえば、永久磁石、吸盤等が挙げられ、永久磁石が好適に使用される。

フロートは、装置本体と一体に形成されていても構わないが、フロートから装置本体を吊り下げるようにしても構わない。

10 本発明にかかる液体燃料の高燃焼効率化装置は、以上のように構成されているので、維持コストがほとんど不要で、エンジン部分での液体燃料の燃焼効率を高め、できるだけ未燃物を低減するとともに、窒素酸化物の発生も抑えることができる。

また、中空部材の表面を硬質アルマイト等の遠赤外線発生物質で被覆したり、
15 中空部材を接地状態で使用したり、最外層に遠赤外線反射層を設けるようにすれば、より遠赤外線の照射量が多くなり、小型で性能の高いものとすることができる。

そして、電気石粒子を、カーボングラファイト粒子を含む導電性溶液または導電性ゲル中に分散混合された状態で用いるようにすれば、電気石から発生する遠
20 赤外線の量を安定したものとすることができる。

図面の簡単な説明

図 1 は、本発明にかかる高燃焼効率化装置の第 1 の実施の形態であって、その使用状態の 1 例を模式的にあらわす説明図である。

図 2 は、図 1 の高燃焼効率化装置部分の断面図である。

25 図 3 は、本発明にかかる高燃焼効率化装置の第 2 の実施の形態をあらわす斜視図である。

図 4 は、図 3 の高燃焼効率化装置の使用状態の 1 例をあらわす、トラックの燃料タンク部分の斜視図である。

図 5 は、図 3 の高燃焼効率化装置の装置本体の断面図である。

図 6 は、本発明にかかる高燃焼効率化装置の第 3 の実施の形態をあらわす斜視図である。

図 7 は、図 6 の高燃焼効率化装置の使用状態の 1 例をあらわす、トラックの燃料タンク部分の斜視図である。

5 図 8 は、図 6 の高燃焼効率化装置の装置本体の断面図である。

発明を実施するための最良の形態

以下に、本発明を、その実施の形態をあらわす図面を参照しつつ詳しく説明する。

10 図 1 および図 2 は、本発明にかかる液体燃料の高燃焼効率化装置の第 1 の実施の形態をあらわしている。

図 1 および図 2 に示すように、この高燃焼効率化装置 1 は、2 つの中空部材 2 と、遠赤外線反射層となる遠赤外線反射シート 3 と、ボルト 4 と、ナット 5 と、アース線 6 とを備えている。

15 中空部材 2 は、アルミニウムで形成されていて、半円筒状の本体 2 1 と、本体 2 1 の両側に延出するフランジ 2 2 とを備え、本体 2 1 の外周面と内周面、およびフランジ 2 2 の外壁面が陽極酸化によって形成された遠赤外線発生物質としての硬質アルマイト層 7 で被覆されている。

20 また、本体 2 1 は、内部が中空になっていて、この中空部 2 3 に電気石粒子とカーボングラファイト粒子とが分散された導電性溶液 8 が充填されていて、電気石粒子が導電性溶液 8 を介して中空部材 2 に電氣的に導通状態になっている。

25 そして、2 つの中空部材 2 は、図 2 に示すように、フランジ 2 2 同士が突き合わされ、フランジ 2 2 に設けられたねじ挿通孔に一方の中空部材 2 側からボルト 4 を挿通し、他方の中空部材 2 側からボルト 4 の先端部にナット 5 を螺合することにより本体 2 1 と本体 2 1 とによって、後述する自動車の燃料パイプ 9 1 と略同じ内径をした円筒を形成した状態に一体化された高燃焼効率化装置本体 2 1 を形成するようになっている。

遠赤外線反射シート 3 は、高燃焼効率化装置本体 2 1 を囲繞できる大きさに形成されている。

アース線 6 は、ボルト 4 に一端が接続されていて、他端に図示していないが、

接続端子が設けられている。

そして、この高燃焼効率化装置 1 は、まず、高燃焼効率化装置本体 2 1 を分解しておき、ゴム製燃料パイプ 9 1 のエンジン 9 2 近傍部分が 2 つの中空部材 2 の本体 2 1 によって形成される円筒内に入り込むようにセットしたのち、ボルト 4
5 およびナット 5 によって 2 つの中空部材 2 を一体化する。すなわち、燃料パイプ 9 1 のエンジン 9 2 近傍部分を高燃焼効率化装置本体 2 1 で囲繞する。

つぎに、アース線 6 の接続端子を自動車のバッテリー（図示せず）のマイナス端子に接続し、中空部材 2 を接地状態とした後、高燃焼効率化装置本体 2 1 を遠赤外線反射シート 3 で囲繞することによって自動車のエンジンルーム内にセット
10 されるようになっている。

この高燃焼効率化装置 1 は、以上のようにになっているので、中空部材 2 内に充填された電気石粒子から発せられる遠赤外線等の電磁波が燃料パイプ越しに燃料パイプ内のガソリンや軽油等の液体燃料に照射され、液体燃料中の炭化水素分子に作用し、各炭化水素分子を燃焼しやすい状態（酸素がアタックしやすい状態）
15 にする。

したがって、エンジン 9 2 に送られてきた液体燃料が、未装着の状態に比べ、素早くかつ完全にエンジン 9 2 内で燃焼し、排気ガス中には、CO や HC がほとんど含まれない状態になる。

しかも、エンジン 9 2 内で液体燃料がほぼ完全に燃焼されるので、排気ガスが
20 排気管中でさらに燃焼することがなく排気管内が低温に保たれるため、高温状態で発生しやすい NO_x の発生を抑えることができる。

また、中空部材 2 の表面が遠赤外線発生物質である硬質アルマイトで被覆されているので、電気石粒子単独の場合に比べ遠赤外線の量が増大する。そして、最外部に遠赤外線反射シート 3 の囲繞によって形成された遠赤外線反射層を備えて
25 いるので、外側に向かおうとする遠赤外線がこの遠赤外線反射層で反射して、燃料パイプ 9 1 方向に向かうため、遠赤外線を効率よく液体燃料に照射することができる。

さらに、中空部材 2 がアース線 6 を介して接地された状態になっているので、電気石の分極が常に安定した状態になり、半永久的に遠赤外線を発生させること

ができる。

しかも、直接液体燃料に触れたりすることが無いので、電気石粒子の劣化もなく半永久的に遠赤外線が供給できるので、維持コストがほとんど不要である。また、簡単な構造であるので、製作コストもあまりかからないため、初期コストも

5 ほとんどかからない。

なお、図1中、93は燃料タンク、94はリターンパイプ、95はサージタンクである。

図3～図5は、本発明にかかる液体燃料の高燃焼効率化装置の第2の実施の形態をあらわしている。

10 図3および図4に示すように、この高燃焼効率化装置100は、装置本体110と、吸着手段としての永久磁石120とを備えている。

装置本体110は、図5に示すように、円筒状をした中空部材111と、この中空部材111に充填された導電性溶液112とから形成されている。

15 中空部材111は、表面が硬質アルマイトによって被覆されたアルミニウムで形成されている。

永久磁石120は、外形が略馬蹄形をしていて、装置本体110とともに、鞍馬形状を形成するように装置本体110の両端に一体に設けられている。

導電性溶液112は、電気石粒子とカーボングラファイト粒子とが分散され水中に分散されている。

20 この高燃焼効率化装置100は、たとえば、図4に示すように、トラック等の燃料タンク130の給油口131から燃料タンク130内に挿入され、2つの永久磁石120によって燃料タンク130の内壁面に吸着させ、内部の軽油等の液体燃料140に装置本体110が浸漬されるようにして使用されるようになって

25 いる。
すなわち、燃料タンク130内の液体燃料140は、高燃焼効率化装置100の中空部材111内に充填された電気石粒子から発せられる遠赤外線等の電磁波によって液体燃料中の炭化水素分が燃焼しやすい状態（酸素がアタックしやすい状態）になる。

したがって、トラックや乗用車のエンジンに送られてきた液体燃料が、未装着

の状態に比べ、素早くかつ完全にエンジン内で燃焼し、排気ガス中には、COやHCがほとんど含まれない状態になる。

- しかも、エンジン内でガソリンがほぼ完全に燃焼されるので、排気ガスが排気管中でさらに燃焼することがなく排気管内が低温に保たれるため、高温状態で発生しやすいNO_xの発生を抑えることができる。

また、中空部材111の表面が遠赤外線発生物質である硬質アルマイトで被覆されているので、電気石粒子単独の場合に比べ遠赤外線の量が増大する。

図6および図7は、本発明にかかる液体燃料の高燃焼効率化装置の第3の実施の形態をあらわしている。

- 10 図6および図7に示すように、この高燃焼効率化装置200は、装置本体210と、フロート220とを備えている。

- 装置本体210は、図8に示すように、外管211と内管212とからなる2重筒構造をしていて、外管211と内管212との端部がリング状の蓋213によって閉じられ、外管211と内管212との間の中空部214を備えた中空部材215と、中空部214に充填された導電性溶液216とから形成されている。

中空部材215は、アルミニウムで形成されていて、外部に露出した面が硬質アルマイトで被覆されている。

導電性溶液216は、電気石粒子とカーボングラファイト粒子とが分散され水中に分散されている。

- 20 フロート220は、ポリエチレン等の耐油性の合成樹脂によって中空に形成されていて、横断面が装置本体210よりも大きい円盤状をしている。

- また、装置本体210とフロート220とは、装置本体210がフロート220の下方に吊り下げ状態になるように2本の吊り下げチェーン231を介して連結されているとともに、一端が燃料タンク240の給油口241の蓋242に固定され、途中で分岐した分岐端の一方がフロート220に固定され、分岐端の他方が装置本体210に固定された連結チェーン232を介して蓋242に支持されている。

そして、この高燃焼効率化装置200は、図7に示すように、装置本体210がフロート220によって燃料タンク240内の液体燃料250に浮いた状態で

保持されるようになっている。

- すなわち、燃料タンク 240 内の液体燃料 250 は、高燃焼効率化装置 200 の中空部材 215 内に充填された電気石粒子から発せられる遠赤外線等の電磁波によって液体燃料 250 中の炭化水素分が燃焼しやすい状態（酸素がアタックし
- 5 やすい状態）になる。

したがって、乗用車やトラック等のエンジンに送られてきた液体燃料 250 が、未装着の状態に比べ、素早くかつ完全にエンジン内で燃焼し、排気ガス中には、CO や HC がほとんど含まれない状態になる。

- しかも、エンジン内で液体燃料がほぼ完全に燃焼されるので、排気ガスが排気
- 10 管中でさらに燃焼することがなく排気管内が低温に保たれるため、高温状態で発生しやすい NO_x の発生を抑えることができる。

また、中空部材 215 の外部に露出した面、すなわち、液体燃料 250 に接する面が遠赤外線発生物質である硬質アルマイトで被覆されているので、電気石粒子単独の場合に比べ遠赤外線の量が増大する。

- 15 また、装置本体 210 がフロート 220 を介して液体燃料 250 中に浮かんだ状態になっているので、液体燃料 250 の液量が減っても装置本体 210 が液体燃料 250 中に常に浸かった状態になる。したがって、液体燃料 250 が常に安定した高燃焼化状態に保たれる。

- さらに、装置本体 21 およびフロート 220 が連結チェーン 232 を介して蓋
- 20 242 に固定されているとともに、フロート 220 が装置本体 210 より大きいので、装置本体 210 が燃料タンク 240 の揺れ等によって燃料タンク 240 の内壁面に当たって破損したりすることを防止できる。

- また、上記高燃焼効率化装置 200 を用いて高燃焼効率化された液体燃料 250 は、未処理の液体燃料に比べ、その比重が大きくなる。したがって、装置本体
- 25 210 近傍で高燃焼効率化された液体燃料は、燃料タンク 240 の底側に沈み、未処理状態の液体燃料が上方に浮き上がる。すなわち、液体燃料の対流が生じ、この対流によって装置本体 210 近傍に未処理の液体燃料が供給され、燃料タンク内に液体燃料全体が効率よく高燃焼効率化される。

本発明は、上記の実施の形態に限定されない。たとえば、上記第 1 の実施の形

態では、高燃焼効率化装置が自動車の燃料パイプに装着されるようになっていたが、たとえば、液体燃料が用いられる航空機、ディーゼル機関、あるいはボイラー等の装置にも用いることができる。

- 上記第 1 の実施の形態では、燃料パイプに装着されるようになっていたが、燃料タンクの周囲に装着するようにしても構わない。

上記第 1 の実施の形態では、アース線がバッテリーのマイナス端子に接続されるようになっていたが、自動車のボディ等に接続されても構わない。

- 上記第 1 の実施の形態では、ボルト・ナットで高燃焼効率化装置本体の装着状態を維持するようにしていたが、面状ファスナ（マジックテープ）や、紐やバンドで緊締するようにしても構わない。また、2つの中空部材の1端縁同士をヒンジ結合しておき、他端縁同士を着脱自在なピン等に係合手段で係合するような構造としても構わない。

上記第 1 の実施の形態では、中空部材が2つであったが、3つ以上でも構わないし、1つでも構わない。

- 上記第 1 の実施の形態では、中空部材が半円筒型をしていたが、高燃焼効率化装置をチューブ状に形成し、多数のチューブ状の高燃焼効率化装置で燃料パイプ91を囲繞するようにしても構わないし、一本のチューブ状中空部材からなる高燃焼効率化装置を燃料パイプにらせん状に巻き付けて装着するようにしても構わない。

- また、上記第 2 の実施の形態では、永久磁石の形状が略馬蹄形をしていたが、正三角形等の他の形状をしていても構わない。

上記第 2 および第 3 の実施の形態では、高燃焼効率化装置を自動車やトラック等の燃料タンクに用いるようにしているが、ガソリンスタンドの燃料貯蔵タンクに用いるようにしても構わない。

- 以下に、本発明の具体的な実施例を詳しく説明する。

（実施例 1）

中空部材としての直径 6 mm、肉厚 0.5 mm のアルミニウムチューブの表面に陽極酸化処理によって、30 μ m の厚みの遠赤外線発生物質としての硬質アルマイト層を形成した。

次に硬質アルマイト被覆アルミニウムチューブ内に電気石粒子とカーボングラファイト粒子とが10重量%ずつ分散混合された導電性溶液を充填し、チューブの両端を封止し、長さ100mmの高燃焼効率化チューブを得た。

- 5 得られた9本の高燃焼効率化チューブを中空部材が導通状態となるように、その端部でリード線で接続して、高燃焼効率化装置本体を得た。

- 本田技研工業社製のラファガの、燃料流路としての燃料パイプにエンジン近傍部分で、上記のようにして得られた高燃焼効率化装置本体を9本のチューブが燃料パイプの周囲を囲繞するように燃料パイプに巻き付け、さらに、その周囲に遠赤外線反射層となる遠赤外線反射シート（三菱マテリアル社製 エコシェード）を巻き付けたのち、その周囲からバンドで縛ることによって、高燃焼効率化装置を燃料パイプの外側に取り付けた。また、リード線に接続したアース線をバッテリーのマイナス端子に接続した。
- 10

- そして、エンジンをかけ、エンジン音が安定した状態でアイドリング（730rpm）時および静止空ふかし時の排気ガス中に含まれるCO、CO₂、O₂、HC、NO_xをガス濃度測定器（AVL社製Dicom4000）を用い測定し、その結果を高燃焼効率化装置非装着時の測定結果とともに表1に示した。
- 15

（実施例2）

- 実施例1の高燃焼効率化装置を本田技研工業社製のステップワゴンの燃料パイプに装着した以外は、実施例1と同様にして、エンジンをかけ、エンジン音が安定した状態でアイドリング（730rpm）時および静止空ふかし時の排気ガス中に含まれるCO、CO₂、O₂、HCをガス濃度測定器（AVL社製Dicom4000）を用い測定し、その結果を高燃焼効率化装置非装着時の測定結果とともに表2に示した。
- 20

- 表1、2から本発明の高燃焼効率化装置を用いれば、排気ガス中に含まれるCO、HCの量が、未使用の状態に比べかなり減少し、燃焼効率がよくなることがわかる。また、表1からNO_xの量も減少することがわかる。
- 25

（実施例3）

ポリタンクに入れられた15リットルの未処理ガソリン中に実施例1で使

した高燃焼効率化装置を4個投入し、ガソリンを攪拌しながら5分間放置して処理

済みガソリンを得た。

- 得られた処理済みガソリンの比重と、未処理ガソリンの比重を測定するとともに、本発明の高燃焼効率化装置が非装着の本田技研工業社製のステップワゴンの燃料タンクに処理済みガソリンと、未処理ガソリンとを個別に充填し、それぞれ
- 5 エンジンをかけ、エンジン音が安定した状態でアイドリング（730rpm）時および静止空ふかし時の排気ガス中に含まれるCO，CO₂，O₂，HCをガス濃度測定器（AVL社製Dicom4000）を用い測定し、その結果を表3に示した。

- 表3から本発明の高燃焼効率化装置は、液体燃料に直接接触させるようにして
- 10 も液体の燃焼効率を高めることができるとともに、処理によって液体燃料の密度が大きくなることがわかる。

(表 1)

	装着			非装着	
回転数 (rpm)	710	2440	2400	710	2550
λ (空燃比)	1.001	1.000	1.000	1.011	1.003
CO (vol%)	0.01	0.10	0.04	0.25	0.28
CO ₂ (vol%)	15.5	15.4	15.5	15.0	15.3
O ₂ (vol%)	0.07	0.09	0.04	0.52	0.29
HC (ppm)	33	25	12	125	48
NO _x (ppm)	2	27	14	119	154

(表 2)

	装着		非装着
回転数 (rpm)	730	2540	730
λ (空燃比)	1.04	1.000	1.017
CO (vol%)	0.00	0.10	0.55
CO ₂ (vol%)	15.4	15.5	14.2
O ₂ (vol%)	0.09	0.09	0.91
HC (ppm)	36	29	252

(表 3)

	処理済みガソリン		未処理ガソリン	
比重	0.722		0.720	
回転数 (rpm)	730	2540	730	2540
λ (空燃比)	1.002	1.000	1.006	1.002
CO (vol%)	0.01	0.11	0.10	0.22
CO ₂ (vol%)	15.5	15.4	15.1	15.2
O ₂ (vol%)	0.05	0.04	0.43	0.25
HC (ppm)	25	18	110	44

請求の範囲

1. 導電性材料からなる中空部材中に、少なくとも電気石粒子が、液体中に分散された状態で充填されていることを特徴とする液体燃料の高燃焼効率化装置。
2. 液体中に導電性粒子を含む請求の範囲第1項に記載の液体燃料の高燃焼効率化装置。
- 5 3. 液体燃料の燃料タンクおよびこの燃料タンクから液体燃料の燃焼装置に至る燃料流路の少なくとも一部に装着可能に形成されている請求の範囲第1項または第2項に記載の液体燃料の高燃焼効率化装置。
4. 燃料パイプの周囲を囲繞可能に形成されている請求の範囲第3項に記載の液体燃料の高燃焼効率化装置。
- 10 5. 最外層に遠赤外線反射層が設けられている請求の範囲第3項または第4項に記載の液体燃料の高燃焼効率化装置。
6. 燃料タンクの内壁面に吸着する吸着手段を備えている請求の範囲第1項～第2項のいずれかに記載の液体燃料の高燃焼効率化装置。
- 15 7. 装置本体と、この装置本体を燃料タンク内の燃料に浮遊状態にさせるフロートとを備えている請求の範囲第1項～第3項のいずれかに記載の液体燃料の高燃焼効率化装置。
8. 中空部材の表面が遠赤外線発生物質で被覆されている請求の範囲第1項～第7項のいずれかに記載の液体燃料の高燃焼効率化装置。
- 20 9. 遠赤外線発生物質が、硬質アルマイトである請求の範囲第8項に記載の液体燃料の高燃焼効率化装置。
10. 中空部材が接地された状態で装着される請求の範囲第1項～第9項のいずれかに記載の液体燃料の高燃焼効率化装置。
11. 電気石粒子がカーボングラファイト粒子を含む導電性溶液または導電性ゲル中に分散混合された状態で中空部材中に充填されている請求の範囲第1項～第10項のいずれかに記載の液体燃料の高燃焼効率化装置。
- 25

Fig. 1

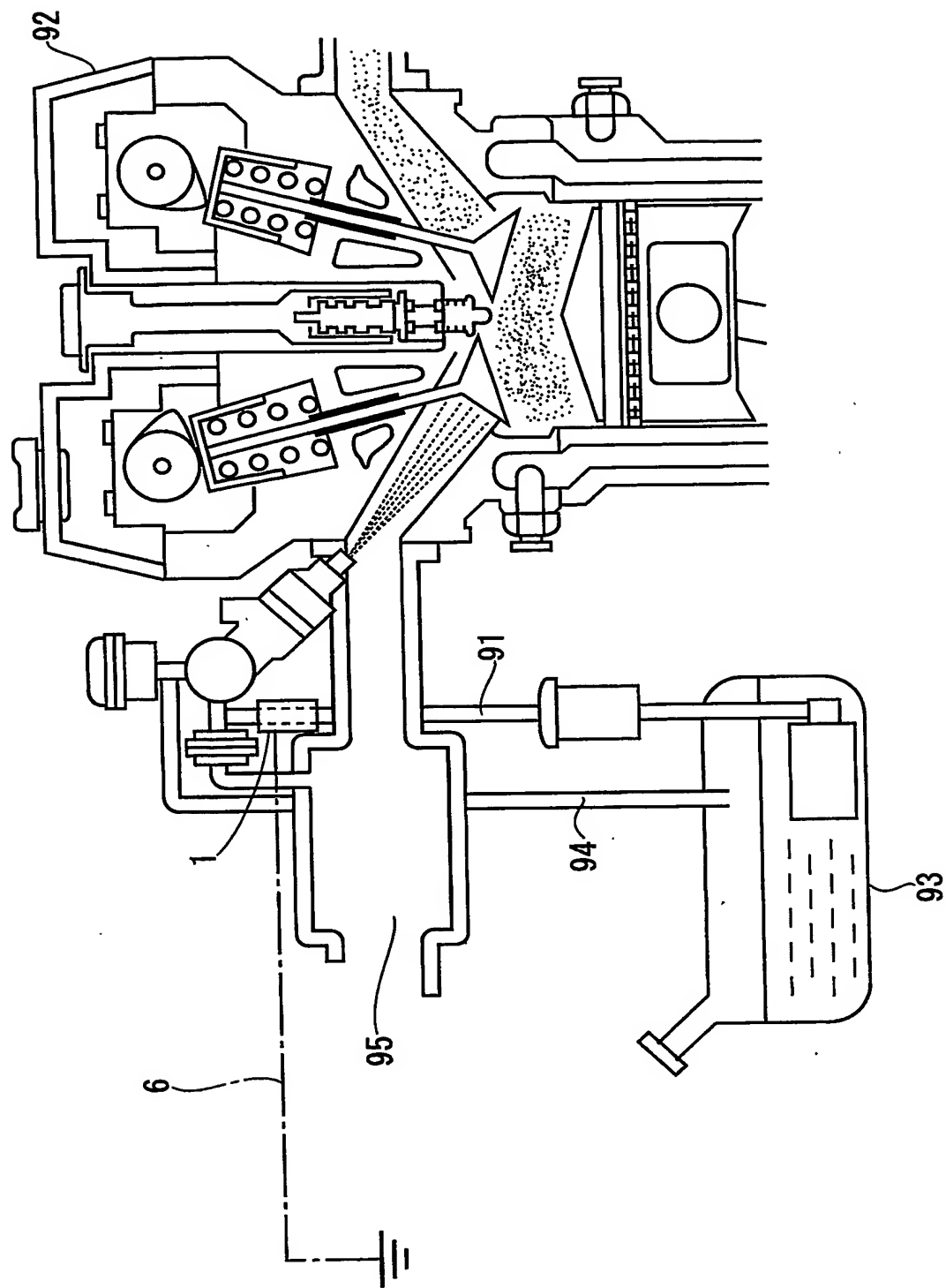


Fig. 2

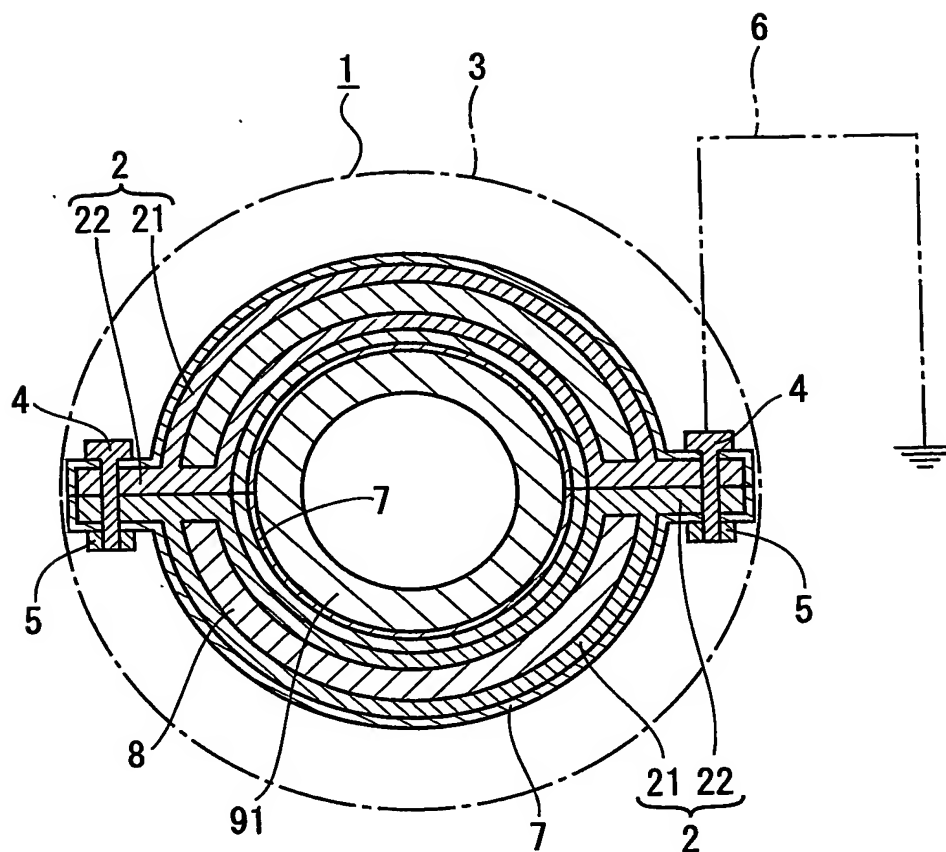


Fig. 3

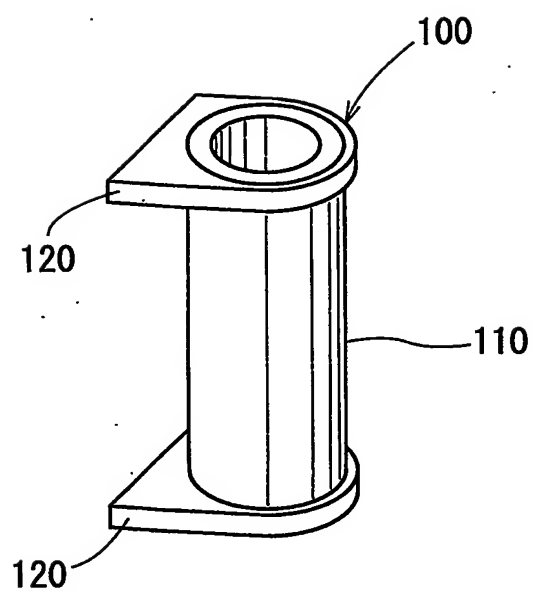


Fig. 4

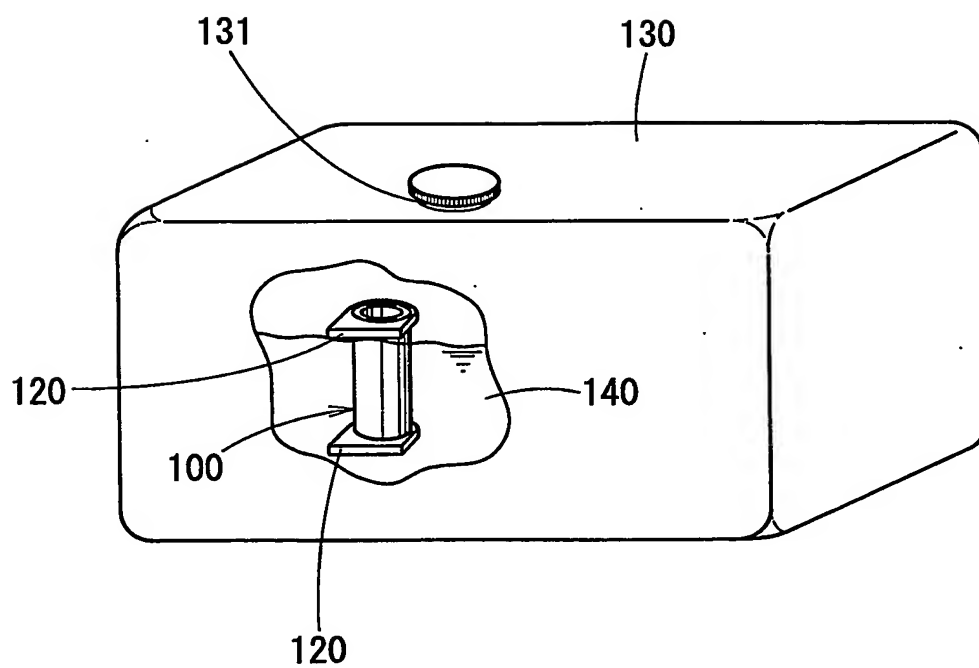


Fig. 5

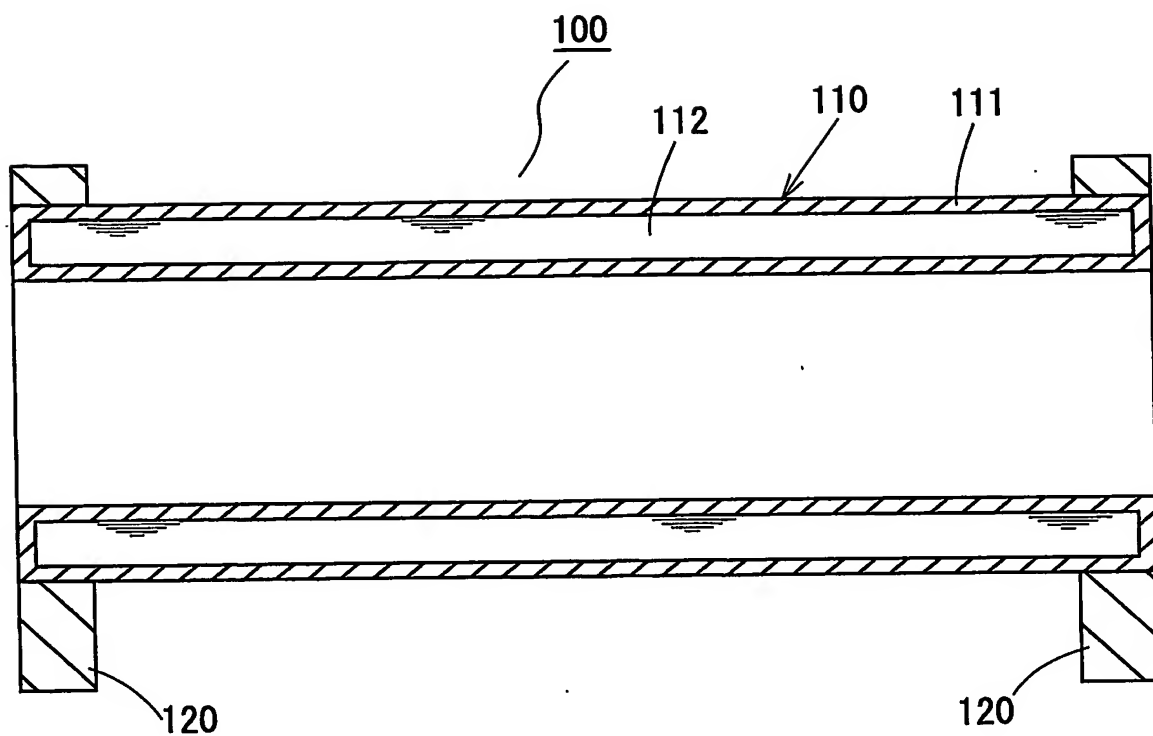


Fig. 6

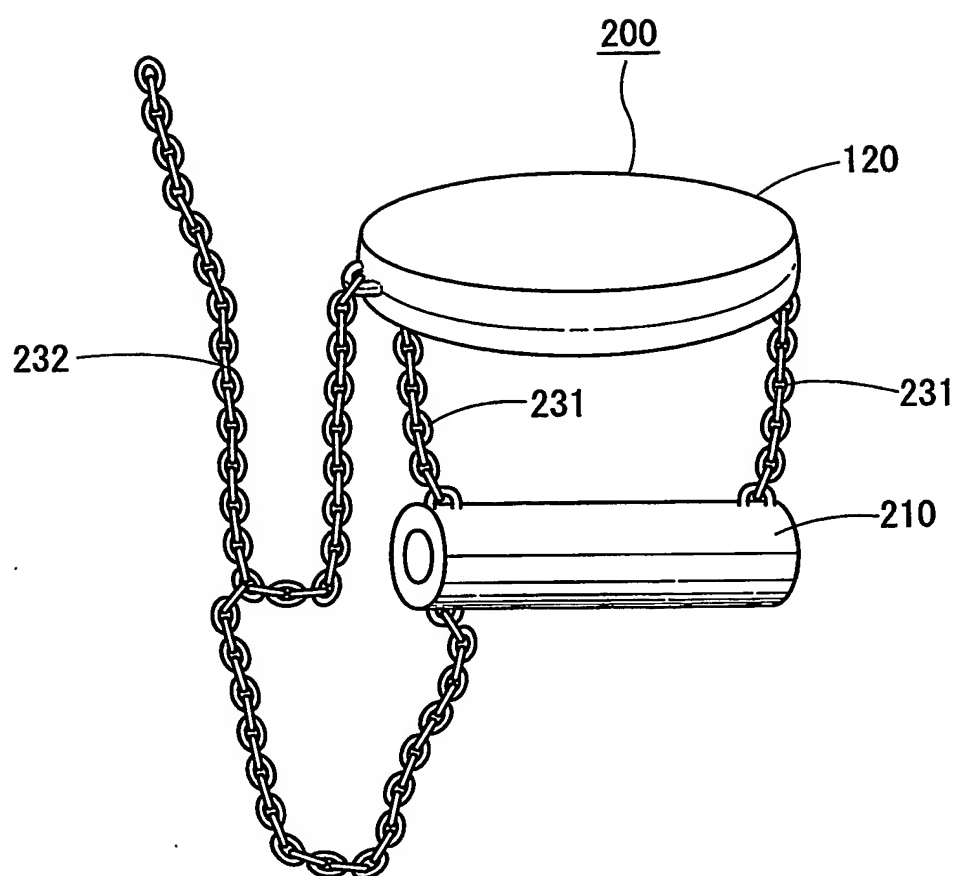


Fig. 7

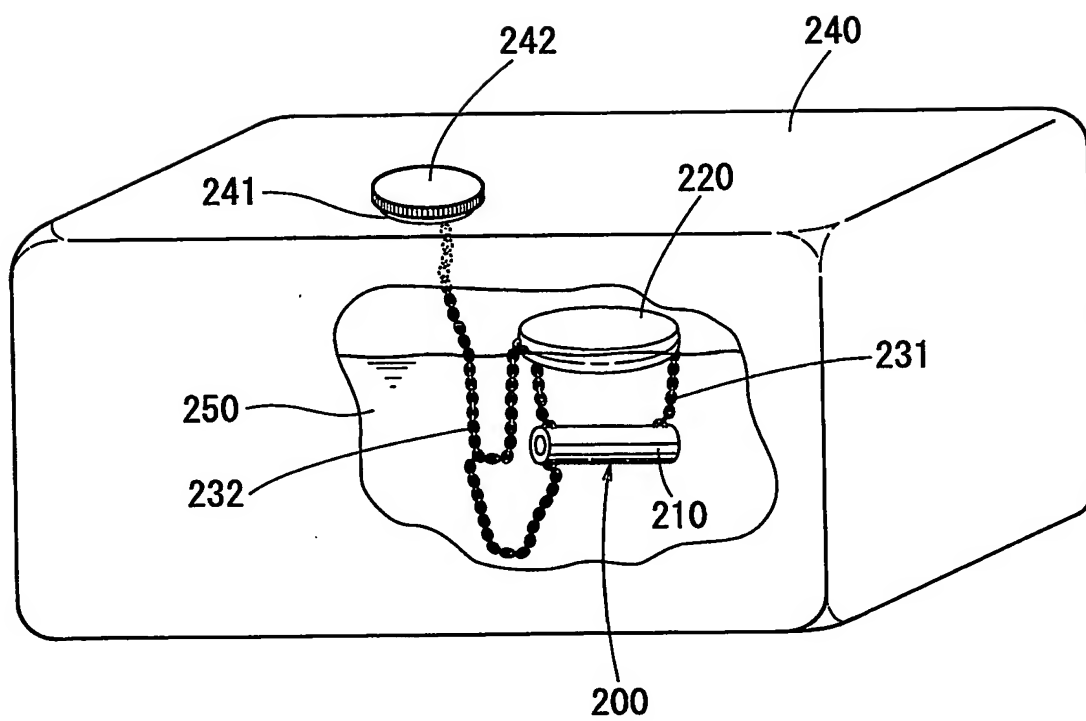
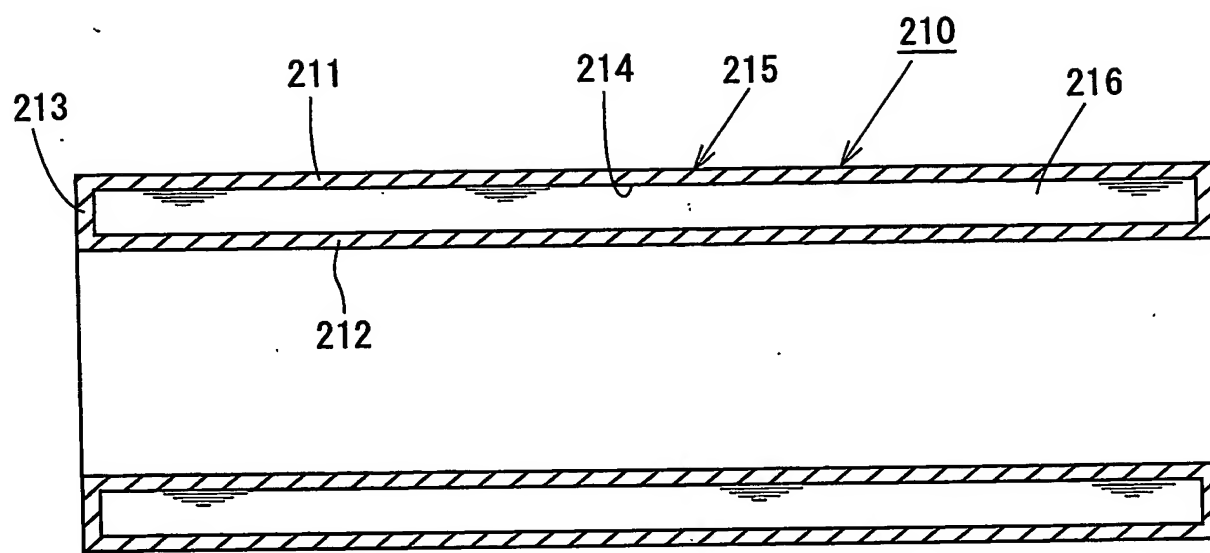


Fig. 8



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP03/09715

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
Int.Cl⁷ F23K5/08, F02M27/04

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
Int.Cl⁷ F23K5/08, F02M27/04, F02B51/04

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched
Jitsuyo Shinan Koho 1940-1996 Toroku Jitsuyo Shinan Koho 1994-2003
Kokai Jitsuyo Shinan Koho 1971-2003 Jitsuyo Shinan Toroku Koho 1996-2003

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y	JP 5-157220 A (Yoshio UZAKI, Shizuki OHARA), 22 June, 1993 (22.06.93), Full text; Figs. 1 to 2 (Family: none)	1-10
Y	US 5460144 A (Jong H. PARK), 24 October, 1995 (24.10.95), Full text; Figs. 1 to 4 & JP 7-77323 A Full text; Figs. 1 to 4 & KR 9608781 B	1-10
E, A	JP 2002-263655 A (Toshiaki TSUNEMATSU), 17 September, 2002 (17.09.02), Full text; Figs. 1 to 4	1-10

☐ Further documents are listed in the continuation of Box C.

☐ See patent family annex.

* Special categories of cited documents:	"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance	"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
"E" earlier document but published on or after the international filing date	"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art
"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)	"&" document member of the same patent family
"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means	
"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed	

Date of the actual completion of the international search
03 December, 2003 (03.12.03)

Date of mailing of the international search report
16 December, 2003 (16.12.03)

Name and mailing address of the ISA/
Japanese Patent Office

Authorized officer

Facsimile No.

Telephone No.

A. 発明の属する分野の分類 (国際特許分類 (IPC))

Int. Cl⁷ F23K5/08, F02M27/04

B. 調査を行った分野

調査を行った最小限資料 (国際特許分類 (IPC))

Int. Cl⁷ F23K5/08, F02M27/04, F02B51/04

最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの

日本国実用新案公報	1940-1996年
日本国公開実用新案公報	1971-2003年
日本国登録実用新案公報	1994-2003年
日本国実用新案登録公報	1996-2003年

国際調査で使用した電子データベース (データベースの名称、調査に使用した用語)

C. 関連すると認められる文献

引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求の範囲の番号
Y	JP 5-157220 A (宇崎 穆夫, 尾原 静木) 1993. 06. 22, 全文, 第1-2図 (ファミリーなし)	1-10
Y	US 5460144 A (Jong H. PARK) 1995. 10. 24, 全文, 第1-4図 & JP 7-77323 A, 全文, 第1-4図 & KR 9608781 B	1-10
EA	JP 2002-263655 A (恒松 年明) 2002. 09. 17, 全文, 第1-4図	1-10

☐ C欄の続きにも文献が列挙されている。☐ パテントファミリーに関する別紙を参照。

* 引用文献のカテゴリー

「A」 特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの
「E」 国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの
「L」 優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献 (理由を付す)
「O」 口頭による開示、使用、展示等に言及する文献
「P」 国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願

の日の後に公表された文献

「T」 国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの
「X」 特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの
「Y」 特に関連のある文献であって、当該文献と他の1以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの
「&」 同一パテントファミリー文献

国際調査を完了した日

03. 12. 03

国際調査報告の発送日

16.12.03

国際調査機関の名称及びあて先

日本国特許庁 (ISA/JP)
郵便番号100-8915
東京都千代田区霞が関三丁目4番3号

特許庁審査官 (権限のある職員)

東 勝之

3 L

9 2 5 0

電話番号 03-3581-1101 内線 3336